

**PERSPECTIVES DE CIRCULATIONS VOYAGEURS ET FRET SUR L'AXE
NIMES – PERPIGNAN A HORIZON CNM (2 GARES)**

Réunions du 10 avril 2015 à Montpellier

Principaux enseignements pour l'observatoire de la saturation ferroviaire

Cette note présente les éléments de synthèse que le co-président de l'observatoire, Eric Rebeyrotte, et le secrétariat technique retiennent de ces rencontres et proposent à l'observatoire (réunion du 11 juin prochain).

I - Sur l'évolution du nombre de dessertes et de circulations

- **TGV** : pas de croissance attendue avec le projet CNM, des reports de trains existants de la ligne classique vers le CNM

A noter que le nombre de TGV indiqué pour l'horizon 2020 dans le dossier de l'enquête de la gare de Montpellier sud de France est légèrement plus élevé que la desserte actuelle 2015 (+ 3 TGV radiaux, + 3 TGV intersecteurs). C'est là sans doute l'effet de rationalisations d'offre opérées par le transporteur SNCF en 2013 et 2014.

A noter aussi que les liaisons TGV avec Barcelone ont de bons taux d'occupation sur Paris mais moins bons sur Toulouse, Marseille et Lyon.

- **TER** : Le besoin de la Région à court terme est de restructurer l'offre (redéfinir les missions, obtenir un vrai cadencement, ...) et concerne notamment la création d'une quatrième mission périurbaine par heure entre Sète et Nîmes, ainsi sans doute qu'un renforcement des TER semi-directs.

Le schéma de l'offre TER actuelle n'a pas été présenté lors de la réunion du 10 avril. Il est donc difficile de mesurer l'ampleur de la croissance des trafics que ces évolutions entraîneraient. En outre, les besoins exprimés n'ont encore pas fait l'objet de chiffrage financier et d'engagement formel de la Région. Mais le principe selon lequel le nombre de trains TER devrait s'accroître semble acquis.

D'autres évolutions de l'offre régionale, moins finalisées, pourraient se tenir mais sans impact a priori sensible en termes de nombre de trains : projet de tram-train en gestation dans Montpellier (il pourrait se substituer à la desserte ferroviaire périurbaine), desserte TER de la gare de Manduel non encore actée par la Région (mais qui pourrait, en premier lieu en tout cas, s'appuyer sur une offre déjà existante de 3 trains/heure).

- **TET (Corail Intercités Toulouse – Marseille)** : Les évolutions de ces circulations restent à consolider suivant la décision qui sera prise par le gouvernement sur la base des conclusions de la commission « Duron 2 » attendues fin mai 2015.

On peut à ce stade noter deux tendances qui pourraient avoir des effets se compensant sur les dessertes :

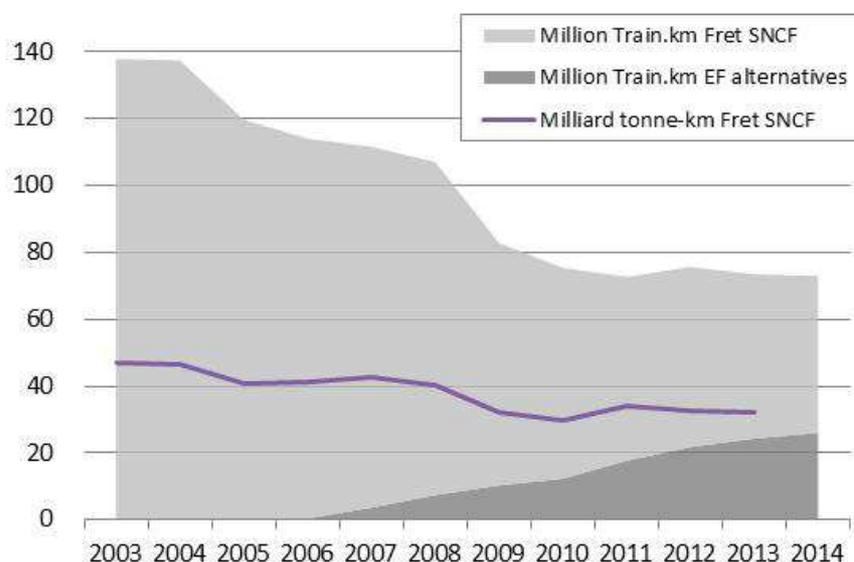
- Le rapprochement des Régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon pourrait accroître les besoins de relations ;
- Une meilleure articulation entre les actuelles dessertes TET et les futurs TER de la grande Région pourrait offrir des pistes d'optimisation des dessertes.

- **Autres liaisons voyageurs :**

Récemment, la presse s'est fait écho de développement de dessertes type TERGV entre Catalogne et Midi-Pyrénées et entre Catalogne et Montpellier. Une étude pourrait être lancée. Il semble que le souhait de renforcer les relations ferroviaires notamment entre la Région Midi-Pyrénées et la Catalogne existe de longue date.

- **Fret :**

Depuis le début des années 2000 (une analyse a été conduite sur 2003 – 2014), on peut observer sur l'axe une croissance significative des trafics, de 60 % environ¹ : on passe d'une trentaine de trains deux sens par jour à près de 50 trains. Ces tendances sont à noter car au plan national (cf. graphique ci-dessous), on observe plutôt une chute du fret ferroviaire, et encore plus des trafics opérés par SNCF compte tenu de l'apparition des entreprises fret alternatives (elles représentent aujourd'hui 35 % de la part du marché)².



Sur Nîmes – Perpignan, la mise en service progressive de l'autoroute ferroviaire depuis 2007 n'est sans doute pas étrangère à la bonne tenue du fret (aujourd'hui ce sont 4 AR/jour qui sont opérés), comme sans doute l'ouverture à la concurrence du fret domestique.

¹ En fait, il est apparu lors de vérifications conduites après la réunion que le trafic fret n'a pas augmenté dans la décennie 2000, les valeurs des premières années ayant été par erreur sous-estimées.

² Si l'on retient l'indicateur tonne-km, la baisse de 31 % pour fret SNCF entre 2003 et 2013 (de 46,8 tk à 32) contraste avec la croissance de 43 % en Allemagne (de 78,4 tk à 112,6).

Il est toutefois difficile de savoir si cette tendance va perdurer : les entreprises ferroviaires réunies le 10 avril ont déclaré ne pas pouvoir estimer leurs perspectives de croissance dans le contexte économique actuel, à l'exception toutefois de l'autoroute ferroviaire qui prévoit un triplement de ces trafics (12 AR à l'horizon 2020).

Une tendance à une demande soutenue du fret sur cet axe peut donc être admise.

II - Sur les reports sur le CNM et le délestage de la ligne actuelle entre l'est de Nîmes et l'ouest de Montpellier

- Report des TGV :

Il semble que l'on puisse faire deux hypothèses :

- Une hypothèse haute correspondant à la moitié des TGV radiaux et intersecteurs, soit environ 15 trains,
- Une hypothèse basse autour de 10 trains.

L'incertitude est liée à l'impact des péages (qui ne sont pas connus à ce jour) sur l'équilibre économique des dessertes ainsi qu'à l'impact sur la fréquentation des dessertes en transport en commun comparées entre les gares centre et les deux gares nouvelles.

Ces reports sont à prévoir à l'horizon du CNM 2 gares (fin 2020, SA 2021).

- Report des TER : aucun

- Report des TET :

Ils pourront être précisés une fois les perspectives relatives aux dessertes un peu mieux connues dans la suite de la commission Duron 2 et après articulation TER/TET dans le cadre de la réunification des Régions.

Il semble toutefois que l'hypothèse d'un report complet des dessertes sur le CNM ne soit plus à retenir (cf. dossier enquête gare de Montpellier) :

- La SNCF veut accélérer ces trains mais veut aussi continuer à desservir les gares centre de Montpellier et Nîmes ;

En outre, la desserte de Nîmes Manduel obligerait les trains à continuer sur la ligne à grande vitesse actuelle (LN5), ce qui poserait la question d'un matériel roulant suffisamment rapide et équipé de la signalisation de cette ligne.

- Fret :

Les reports seront très dépendants du barème du CNM. Les EF fret se sont montrées intéressées par la nouvelle infrastructure qui offre les services qu'elles attendent (relève conducteur, garage 850 m, vitesse, ...) et la structure des trafics ne s'y oppose pas (pas d'origine-terminus à Montpellier).

Les reports seront aussi dépendants de la capacité compte tenu de raccordements dans le secteur de Manduel prévus à niveau.

Les reports fret sont possibles dès la mise en service en 2017 (SA 2018).

III – Synthèse

D'un côté, une croissance prévisible des circulations, mais contenue : elle concerne surtout les dessertes TER et sans doute un peu le fret dont notamment l'AF.

De l'autre côté une nouvelle capacité offerte à l'horizon 2017 (SA 2018) entre l'est de Nîmes et l'ouest de Montpellier, qui devrait délester la ligne classique :

- Surtout pour le fret les trois premières années suivant la mise en service du CNM,
- De façon plus significative à l'horizon des 2 gares (2020, SA 2021),
- Et à condition que la tarification du doublet de ligne le permette et que la desserte en TC des 2 gares nouvelles soit performante.

Cela pourrait représenter une capacité supplémentaire comprise entre 15 et 20 trains/sens voyageurs et 25 trains/sens de fret.

Jusqu'au SA 2021, les difficultés sur l'axe perdureront (croissance des dessertes, travaux, ...), sauf si on arrive à basculer beaucoup de trains fret sur CNM.

A partir du SA 2021, les difficultés perdureront entre Lattes et Sète notamment, mais la longueur est plus faible et le problème du rattrapage est moins grave, à confirmer par des études plus précises d'exploitation de l'axe dans le nouveau contexte.